

MANUEL D'INSTRUCTIONS

SERVICE APRÈS-VENTE

N° DE STOCK
09 72165

N° DE MODÈLE
919.721650

COMMENT COMMANDER DES PIÈCES DE RECHANGE

COMPRESSEUR D'AIR CRAFTSMAN À MOTEUR À ESSENCE

Pour tout ce qui a trait à l'entretien ou à la commande de pièces de rechange, pour votre nouveau compresseur d'air Craftsman, il suffit de vous adresser au Service au client dans votre magasin habituel ou dans un centre d'entretien-réparation Sears. Soyez toujours en mesure de fournir les renseignements demandés plus bas.

Le numéro de modèle de votre compresseur d'air Craftsman est marqué sur une étiquette, sur le devant du socle, au-dessus du réservoir d'air. Marquez ce numéro ici: 919.721650.

QUAND VOUS COMMANDEZ DES PIÈCES DE RECHANGE, INDIQUEZ TOUJOURS:

- N° DE PIÈCE
- DÉSIGNATION
- N° DE MODÈLE
- GENRE D'APPAREIL

Pour l'entretien-réparation du moteur, relevez tous les renseignements qu'il y a sur la plaque, y compris le nom du fabricant.

Toutes les pièces listées dans la nomenclature peuvent être commandées dans un magasin Sears, au Service au client.

Si les pièces dont vous avez besoin ne sont pas disponibles sur place, votre commande sera transmise électoniquement au Dépôt central des pièces de rechange Sears.

Sears Canada Inc., Toronto, Ont. M5B 2B8

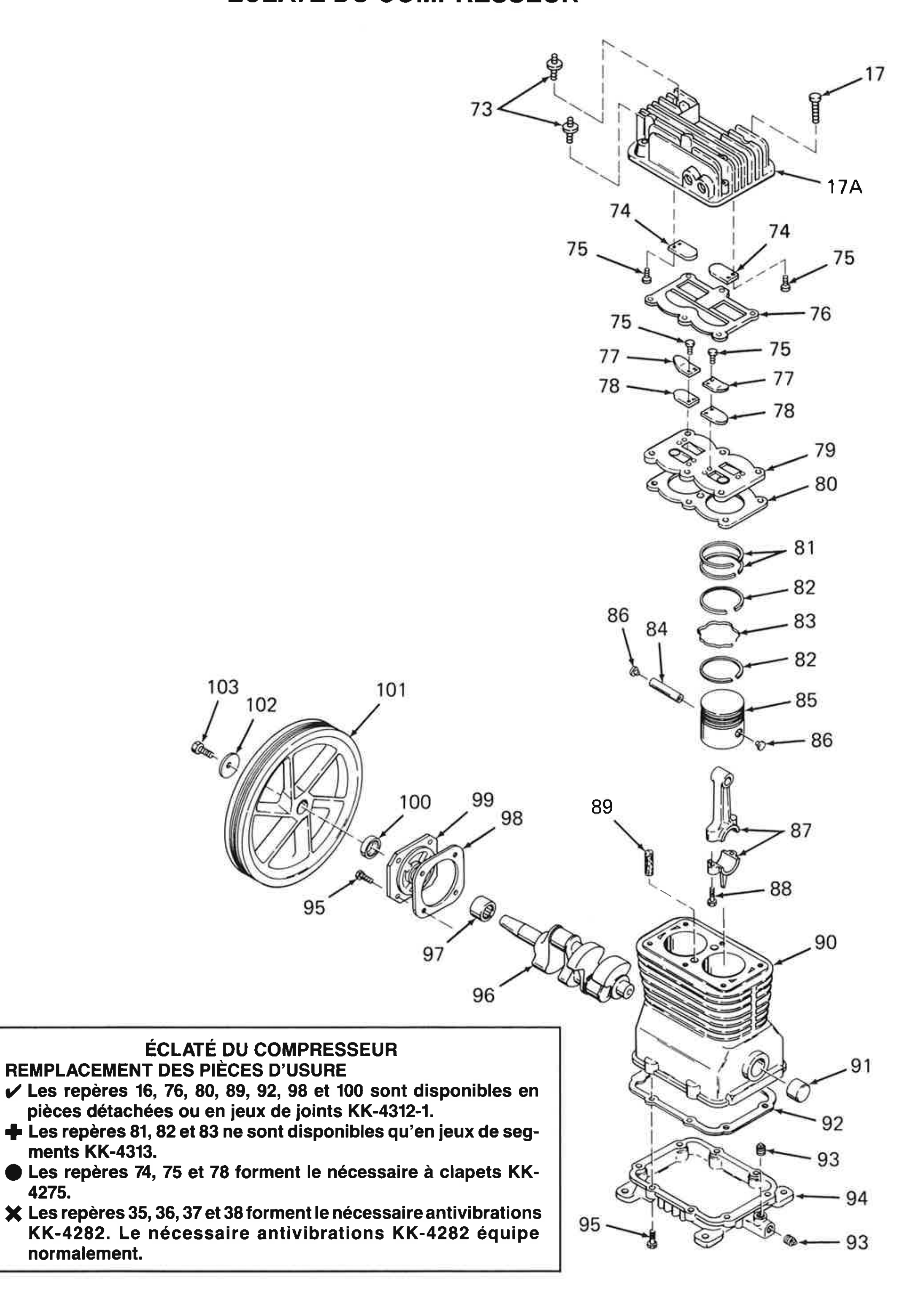
SI-30-01-8 3/86

Imprimé aux. É.-U.

NOMENCLATURE DES PIÈCES (fin)

	REPÈRE	N° DE PIÈCE	DÈSIGNATION
	53	CAC-209	Adaptateur
	54	CAC-164	Levier de renvoi
	55	SSF-4222-ZN	Vis mécanique (qté 2)
	56	CAC-161	Ressort
	57	CAC-160	Ressort
	58	STD551210	Rondelle de blocage
	59	CAC-163	Rondelle d'épaisseur
	60	CAC-162	Levier des gaz
	61	CAC-212	Écrou
	62	CAC-211	Rondelle de blocage
	63	CAC-99	Porte-vérin
	64	CAC-425	Moteur de 5 CV
	65	C-BT-215	Courroie trapézoïdale multiple
	66	SS-10448	Clavette d'arbre moteur
	67	SS-391	Vis d'arrêt
	68	C-PU-2862	Poulie de moteur
	69	CAC-142	Fermeture de protecteur de courroie
	70	SSF-8110-ZN	Écrou de blocage
	71	CAC-103	Barre de renfort
	72	SSF-8111-ZN	Écrou de blocage
	73	SSF-6627	Goujon (qté 2)
●	74	265-25	Clapet-lamelle d'admission – coins carrés (qté 2, par culasse)
●	75	SSF-9821	Vis de retenue (qté 8)
✔	76	CAC-291	Joint de culasse
	77	CAC-294	Limiteur (qté 2)
●	78	265-196	Clapet-lamelle échappement – coins coupés (qté 2, par plaque à clapets)
	79	CAC-289	Plaque à clapets
✔	80	CAC-54-1	Joint de plaque à clapets
✚	81	CAC-56	Segment de compression (qté 4, dans gorges au haut du piston seulement)
✚	82	CAC-58	Segment d'huile (qté 4)
✚	83	CAC-57	Expanseur de segment d'huile (qté 2)
	84	265-19	Axe de piston (qté 2)
	85	CAC-55	Piston (qté 2)
	86	CAC-207	Bouchon d'axe de piston (qté 4)
	87	265-410	Bielle complète (qté 2), avec 2 vis SSF-927
	88	SSF-927	Vis, ¼-20 × 1⅛ po. (qté 4)
✔	89	265-6	Filtre de reniflard
	90	CAC-51	Bloc-cylindres
	91	265-41	Roulement à aiguilles
✔	92	265-16	Joint de base
	93	SSP-1413	Bouchon d'huile ou de vidange (qté 2)
	94	265-3	Base
	95	SSF-925	Vis de retenue, ¼-20 × ⅞ po. (qté 12)
	96	CAC-373	Vilebrequin
	97	265-23	Roulement à aiguilles
✔	98	265-13	Joint de plaque de côté
	99	265-9	Plaque de côté
✔	100	265-111	Anneau d'étanchéité
	101	265-2	Volant, hélice de ventilateur
	102	SSN-1014-ZN	Rondelle Belleville
	103	STD523107	Vis de retenue, 5/16-18 × ¾ po.
	104	LA-1628	Étiquette
			PIÈCES NON REPRÉSENTÉES
		16269	Raccord de gonglage
		71621	Tuyau souple à air comprimé (¼ D.I. × 15 pi.)
		207996	Instructions Briggs & Stratton d'utilisation et d'entretien
		MS-7280	Instructions Briggs & Stratton d'utilisation et d'entretien
		SI-30-01-8	Manuel d'instructions

ÉCLATÉ DU COMPRESSEUR



ÉCLATÉ DU COMPRESSEUR

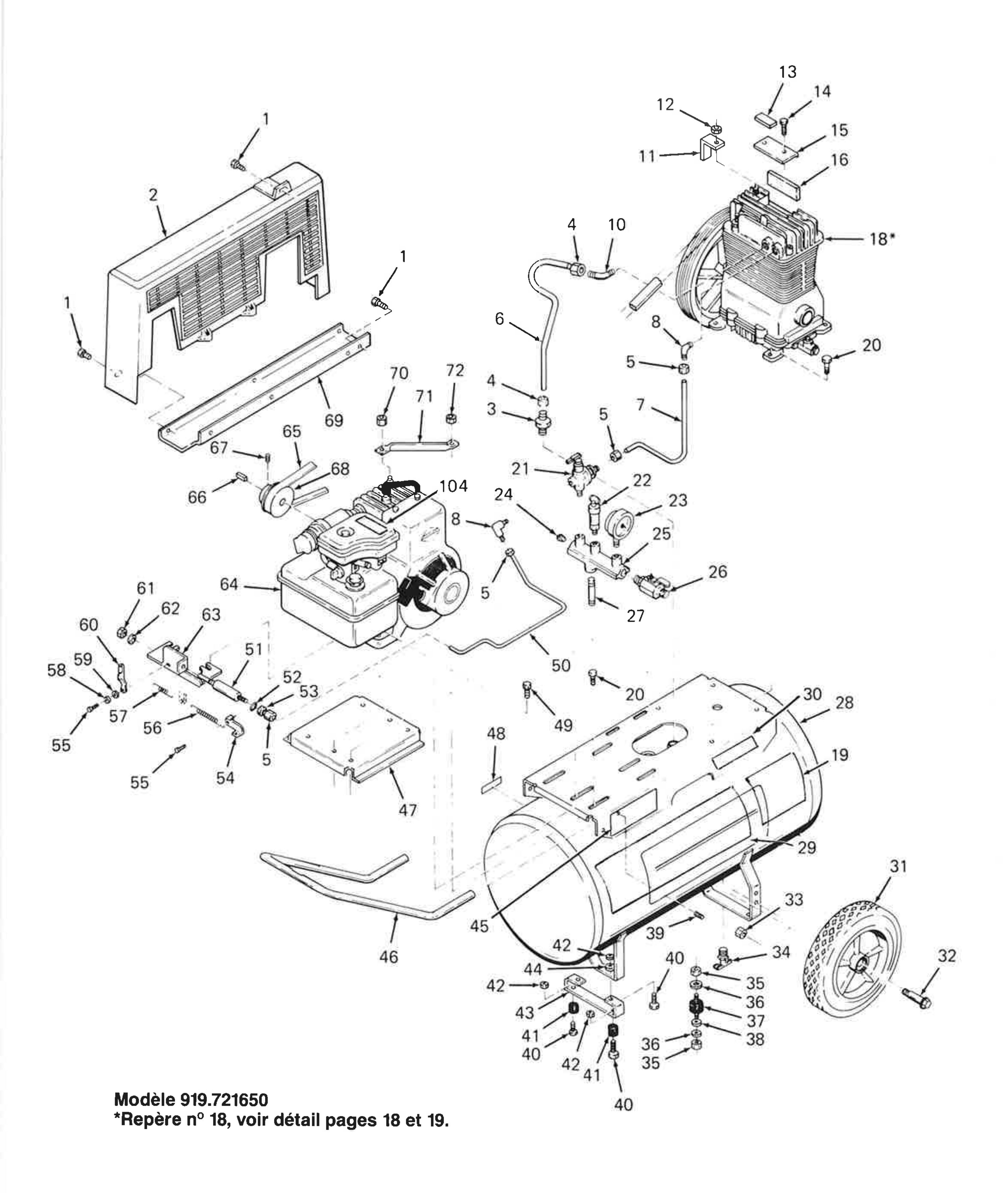
REMPLACEMENT DES PIÈCES D'USURE

- ✔ **Les repères 16, 76, 80, 89, 92, 98 et 100 sont disponibles en pièces détachées ou en jeux de joints KK-4312-1.**
- ✚ **Les repères 81, 82 et 83 ne sont disponibles qu'en jeux de segments KK-4313.**
- ● **Les repères 74, 75 et 78 forment le nécessaire à clapets KK-4275.**
- ✖ **Les repères 35, 36, 37 et 38 forment le nécessaire antivibrations KK-4282. Le nécessaire antivibrations KK-4282 équipe normalement.**

NOMENCLATURE DES PIÈCES

REPÈRE	N° DE PIÈCE	DÈSIGNATION
1	SSF-953-ZN	Vis taraudeuse (qté 7)
2	CAC-87	Protecteur de courroie
3	CAC-437	Soupape de retenue
4	STD575050	Écrou de raccord, tube ½ po. D.E. (qté 2)
	STD575051	Bague pour tube ½ po. D.E. (qté 2)
5	STD575025	Écrou de raccord, tube ¼ po., (qté 4)
	STD575026	Bague pour tube ¼ po., (qté 4)
6	CAC-85	Tube d'air
7	CAC-86	Tube de décompression
8	SSP-6422	Coude (qté 2)
10	SSP-6423	Coude
11	CAC-2	Équerre
12	SSF-8113-ZN	Écrou de blocage
13	LA-1852	Étiquette
14	SSF-935	Vis, n° 8-32 × ⅜ po., (qté 2)
15	265-18	Plaque de retenue de filtre
✔ 16	9-16279	Filtre d'entrée d'air
17	SSF-955	Vis, ⅜-16 × 1½ po., (qté 4)
17A	CAC-293	Culasse de cylindres
18	CAC-4002-1	Compresseur seul
19	LA-1863	Étiquette
20	SSF-928	Vis, 5/16-18 × ⅞" po., (qté 6)
21	CAC-423	Soupape de décharge
22	TIA-4150	Soupape de sûreté
23	C-GA-335	Manomètre
24	SS-3222-CD	Bouchon de tubulure
25	CAC-226	Tubulure de manomètre
26	VA-542	Robinet à boule
27	SS-2109	Longue-vis
28	TA-4095	Réservoir à air, 20 gallons
29	LA-1876	Étiquette de réservoir
30	LA-1860	Étiquette signalétique
31	CAC-440	Roues de 8 po., (qté 2)
32	CAC-60	Axe de roue (qté 2)
33	STD541437	Écrou hex. (qté 2)
34	SS-2707	Robinet de vidange d'eau de condensation
✖ 35	SS-656-CD	Écrou hex. (qté 8)
✖ 36	SS-1503-CD	Rondelle élastique (qté 8)
✖ 37	CAC-165	Tampon amortisseur (qté 4)
✖ 38	SS-6506-CD	Rondelle (qté 4)
39	SS-391	Vis d'arrêt
40	STD522507	Vis de retenue (qté 4)
41	SST-5301	Pied de caoutchouc (qté 2)
42	STD541025	Écrou hex., ¼-20 (qté 4)
43	CAC-185-1	Rallonge de béquille
44	21181-506	Rondelle élastique (qté 2)
45	LA-1837	Étiquette Sears Craftsman
46	SUDL-43	Mancheron
47	CAC-42	Contre-plaque
48	–	Pas disponible
49	SSF-3077	Vis (qté 4)
50	CAC-98	Tube de commande de ralenti
51	CAC-421	Vérin à air avec (61) et (62)
52	CAC-210	Joint

ÉCLATÉ DU MOTOCOMPRESSEUR



Modèle 919.721650
***Repère n° 18, voir détail pages 18 et 19.**

CONSEILS DE DÉPANNAGE (fin)

PROBLÈME	CAUSE	CORRECTION
La pression d'air est trop faible pour actionner les outils.	Consommation d'air excessive.	N'utilisez pas de l'air en continu.
	Le compresseur ne peut pas débiter assez d'air.	Vérifiez la consommation de l'outil Si elle dépasse le débit en pi.cu./mn (CFM) ou la pression du compresseur, il vous en faut un plus puissant.
	Filtre à air encrassé.	Nettoyez ou remplacez le filtre à air.
	Courroie détendue.	Réglez la tension de la courroie.
	Tuyau souple percé.	Remplacez un tuyau souple percé.
	Soupape de retenue obstruée.	Nettoyez-la ou remplacez-la.
	Fuites d'air.	Resserrez les raccords. (Voir précédemment les diverses fuites d'air.)
Usure excessive de	Courroie détendue.	Procédez comme dit page 12.
	Poulie mal alignée.	Procédez comme dit page 13.
	Poulie desserrée.	Rainure de clavette ou alésage usé. Arbre de moteur faussé. Remplacez-les.
Grincement	Courroie détendue.	Procédez comme dit page 12.
	Compresseur sans huile.	Regarnissez d'huile jusqu'au bord.
Le moteur ne démarre pas.	Le coupe-circuit n'est pas en position de marche.	Mettez le coupe-circuit de la bougie d'allumage en position de marche.
	Panne sèche.	Faites le plein d'essence.
	Le volet d'etrangleur est mal réglé.	Quand le moteur est encore chaud, il suffit de tirer un peu l'étrangleur.
	Carburation mal réglée.	Reglèz le mélange air-essence.
	Le culbuteur de la soupape de décharge est horizontal.	Mettez le culbuteur, qui est sur la soupape de décharge, en position verticale.

CONSEILS DE DÉPANNAGE

AVERTISSEMENT

NE FAITES PAS DE RÉPARATIONS VOUS EXPOSANT AUX PIÈCES EN MOUVEMENT OU À L'AIR COMPRIMÉ; IL Y A DANGER D'ACCIDENT. ENLEVEZ TOUJOURS LA BOUGIE D'ALLUMAGE, SURTOUT SI VOUS DEVEZ DÉPOSER LE PROTECTEUR DE COURROIE, ET VIDEZ LE RÉSERVOIR À AIR COMPRIMÉ.

PROBLÈME	CAUSE	CORRECTION
Réservoir en surpression – la soupape de sûreté se soulève.	La soupape de décharge ne s'ouvre pas quand la pression maximum est atteinte.	La soupape de décharge doit être remplacée.
Fuite d'air aux raccords ou au tuyau souple.	Les reccords au tube d'air ou au tuyau souple ne sont pas assez serrés.	Trouvez les fuites avec de l'eau savonneuse. Serrez un peu plus les raccords, SANS TROP FORCER.
Fuite d'air à la soupape de décharge.	La soupape de retenue ne ferme pas bien.	Arrêtez le moteur, levez le culbuteur de soupape de décharge. Si de l'air fuit, changez la soupape de retenue.
Fuite aux soudures du réservoir.	Réservoir d'air comprimé défectueux.	Il faut changer le réservoir. **AVERTISSEMENT** **LE RÉSERVOIR D'AIR NE PEUT ÊTRE NI PERCÉ, SOUDÉ OU MODIFIÉ SANS PERDRE DE SA RÉSISTANCE.**
Fuite d'air à la soupape de sûreté.	Défectuosité possible.	Tirez plusieurs fois sur l'anneau, si la fuite persiste, changez la soupape.
Cognements.	Défaut de soupape de retenue.	Nettoyez-la ou remplacez-la.
	Poulie mal fixée.	Resserrez la vis d'arrêt de la poulie.
	Niveau d'huile trop bas. (compresseur ou moteur).	Regarnissez jusqu'au niveau indiqué, avec les huiles prescrites.
	Volant mal fixé.	Resserrez la vis d'arrêt.
	Desserrage des vis de fixation, compresseur ou moteur.	Vérifiez-les toutes et resserrez-les suffisamment.
	Courroie détendue.	Voyez les instructions page 12.
	Dépôts de calamine.	Déposez la culasse et la plaque de soupapes. Nettoyez-la et le dessus du piston (ne faites pas tomber de calamine dans le cylindre). Changez les joints de culasse. Exercez un couple de serrage de 25 à 30 pi.lb.
	Barre de renfort desserrée.	Serrez suffisamment les deux écrous.

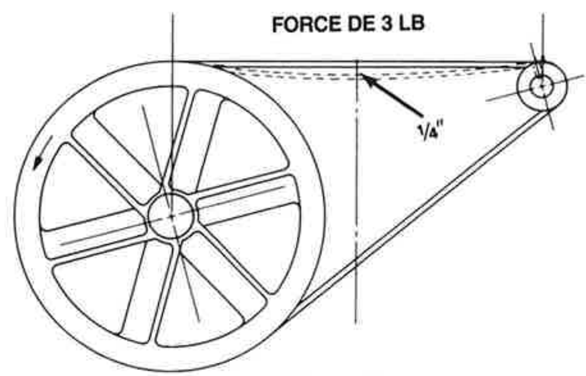


Figure 10

6. Faites levier tant que deux boulons de fixation du moteur ne sont pas bloqués.
7. Serrez les deux boulons restant, les vis de la contre-plaque, la vis d'arrêt du mancheron et la barre de renfort.
8. Reposez le protecteur de courroie et vissez-le.

NOTE

Si la poulie de moteur n'est plus à sa position de sortie d'usine, alignez ses gorges avec celles du volant, à 1/16 po. près, pour limiter l'usure.

Poulie et volant – Alignement

Les gorges de la poulie de moteur et du volant doivent être ên ligne (dans un même plan), à 1/16 po. près. Pour vérifier l'alignement, débranchez le fil de bougie et déposez le protecteur de courroie. Placez une règle contre le bord externe du volant et mesurez la distance de la règle à la plus proche gorge. L'alignement est correct quand l'autre bout de la règle est, à 1/16 po. près, à la même distance de la gorge de poulie de moteur. Le parallélisme des axes est bon, quand la règle porte sur la poulie de moteur d'un bord à l'autre.

REMISAGE

Avant de ranger votre compresseur:

1. Revoyez les instructions d'utilisation et d'entretien, dans le chapitre précédent. N'oubliez surtout pas de chasser l'eau de condensation qui se forme dans le réservoir d'air.
2. Observez les instructions dans le manuel du fabricant du moteur, Briggs & Stratton.
3. Débranchez l'outil pneumatique.
4. Protégez le tuyau d'air en l'enroulant lâchement autour du mancheron (pour qu'il ne soit pas piétiné ou écrasé).
5. Placez le compresseur en un lieu propre et sec.

2. La vitesse du moteur se mesure avec un comptetours, après avoir retiré la courroie.

Nº de modèle	Vitesse à vide (±100 tr/mn)
919.721650	3700 tr/mn

Si la vitesse est bonne passez à l'opération 5.



Si le moteur tourne trop vite, les vibrations augmentent et affaiblissent le réservoir à air. Un régime élevé et aussi néfaste au moteur. Il ne faut pas dépasser le nombre de tours par minute indiqué.

3. Quatre boulons fixent le moteur au socle de compresseur. Placez-vous face au côté de compresseur, où il y a le lanceur du moteur. Repérez le boulon de fixation du moteur près de vous, à gauche. Juste au-dessus, vous remarquerez qu'il y a un ressort vertical.

   Le bas de ce ressort est accroché à un levier de renvoi, voir fig. 8. À l'aide d'une pince plate, abaissez légèrement le bout plié du levier pour accroître le régime du moteur ou, relevez-le pour diminuer le régime.

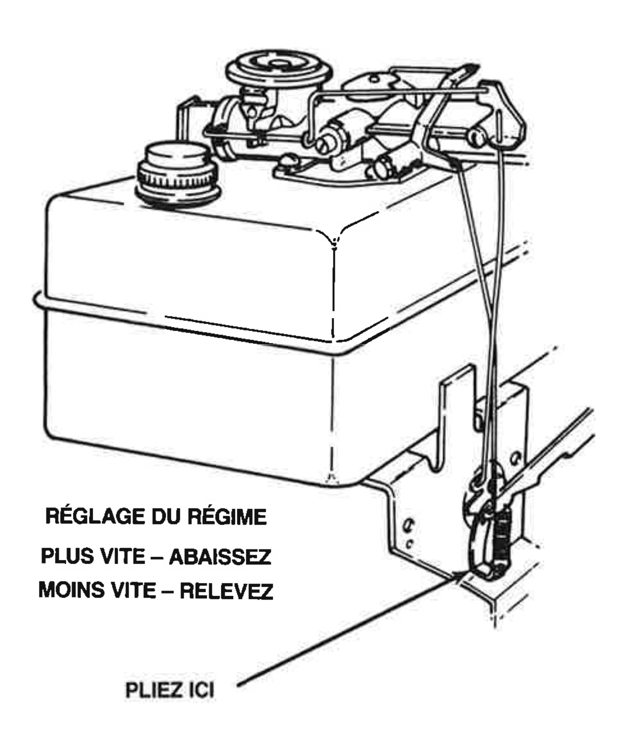


Figure 8

4. Remesurez la vitesse de rotation du moteur et, si besoin, modifiez le réglage.
5. Arrêtez le moteur, reposez la courroie, tendezla (voir: Remplacement) et le protecteur.

Courroie – Remplacement

AVERTISSEMENT

DES BLESSURES GRAVES OU DES DÉGATS MATÉRIELS PEUVENT ÊTRE CAUSÉS PAR LES PIÈCES EN MOUVEMENT. NE FAITES JAMAIS MARCHER LE COMPRESSEUR SANS SON PROTECTEUR DE COURROIE EN PLACE. SI LE PROTECTEUR DOIT ÊTRE DÉPOSÉ, DÉBRANCHEZ D'ABORD LE FIL DE BOUGIE.

Procédez ainsi:

1. Débranchez le fil de la bougie.
2. Déposez le protecteur de courroie.
3. Desserrez les quatre boulons de fixation du moteur, les deux vis de la contre-plaque, la vis d'arrêt du mancheron et la barre de renfort du moteur, puis poussez-le vers le compresseur.
4. Enlevez la vieille courroie et posez la neuve.

NOTE

Centrez la courroie dans les gorges des poulies de volant et de moteur.

5. Ramenez le moteur en position normale. Tendez la courroie en introduisant un gros tournevis dans le trou de côté du socle, près de la courroie, voir fig. 9. Faites levier pour reculer la contre-plaque. La tension est bonne quand une force de 3 lb, ou une poussée équivalente du doigt, infléchie la courroie de ¼ po. entre les poulies, voir fig. 10.

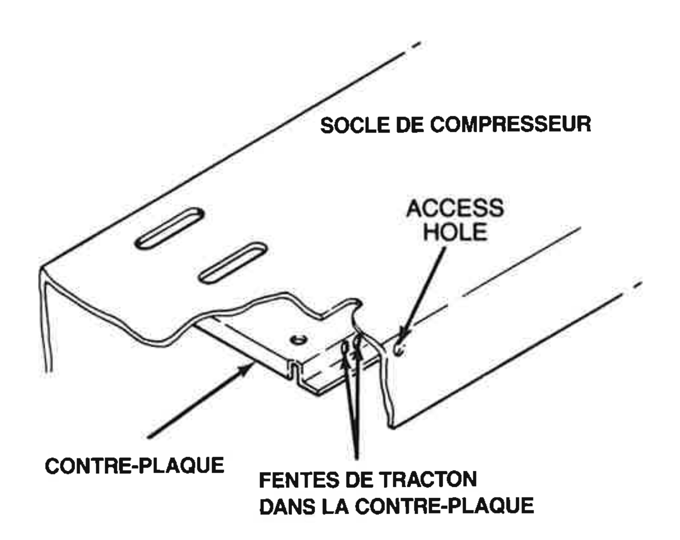


Figure 9

1. Videz complètement le réservoir d'air.
2. Dévissez les écrous de raccord, en haut et en bas, puis enlevez le tube d'air.
3. Dévissez (tournez à gauche) la soupape de retenue avec une clé à douille.
4. Voyez si le disque de soupape se déplace librement et si le ressort maintient bien le disque en position de fermeture. La soupape peut être nettoyée avec du solvant.
5. Mettez de la pâte à joint sur les filetages et vissez la soupape (tournez à droite), sans trop forcer. Le disque doit se mouvoir librement.
6. Reposez le tube d'air et revissez les écrous de raccord, en haut et en bas.

Soupape de sûreté – Examen et remplacement

AVERTISSEMENT

SI ELLE NE FONCTIONNE PAS BIEN ET QU'IL Y A UN EXCÈS DE PRESSION, IL POURRA Y AVOIR RUPTURE OU EXPLOSION DU RÉSERVOIR D'AIR. TIREZ DE TEMPS EN TEMPS SUR L'ANNEAU; DE L'AIR DOIT SORTIR. SINON, LA SOUPAPE EST COINCÉE OU MARCHE MAL. DANS CE CAS, REMPLACEZ-PAR UNE NEUVE CALIBRÉE À LA MÊME PRESSION QUE L'ANCIENNE.

Huile à moteur – Vidange et filtre à air

Les changements d'huile et filtre à air sont précisés dans les Instructions d'utilisation et d'entretien, de Briggs & Stratton.

Réglage du carburateur

Reportez-vous aux Instructions d'utilisation et d'entretien, de Briggs & Stratton fournies.

La carburation a été réglée en usine pour un bon fonctionnement. Cependant, des variations de qualité et de taux d'octane de l'essence, d'humidité, d'altitude ou de charge peuvent le perturber. Par suite, un petit réglage de la carburation et du ralenti pourront être nécessaires.

Commencez par visser à fond le pointeau de réglage de carburation, fig. 6.



Tournez le pointeau à droite et ne forcez pas pour ne pas l'endommager.

Dévissez le pointeau de 1 ½ tours pour l'amener en position de départ pour un réglage. Démarrez le moteur et laissez-le chauffer.

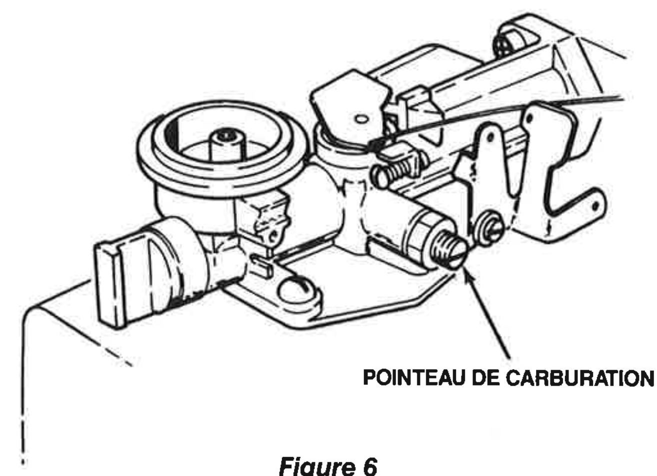


Figure 6

NOTE

Le filtre à air doit être en place pour faire un réglage de carburation.

Revissez lentement le pointeau, jusqu'à ce qu'il y ait des manques (mélange pauvre). Dévissez alors un peu le pointeau, jusqu'á ce que le moteur cafouille (mélange riche). Le réglage idéal se trouve entre ces deux positions extrêmes. Il suffit de visser le pointeau jusqu'à la position centrale.

Si le modèle cale fréquemment en passant du ralenti à la pleine vitesse, enrichissez un peu le mélange (en dévissant un peu le pointeau). Si cela ne suffit pas, accélérez le ralenti en tournant un peu à droit la vis-butée du régulateur de vitesse, voir fig. 7. Le ralenti peut varier entre 2400 et 2600 tr/mn.

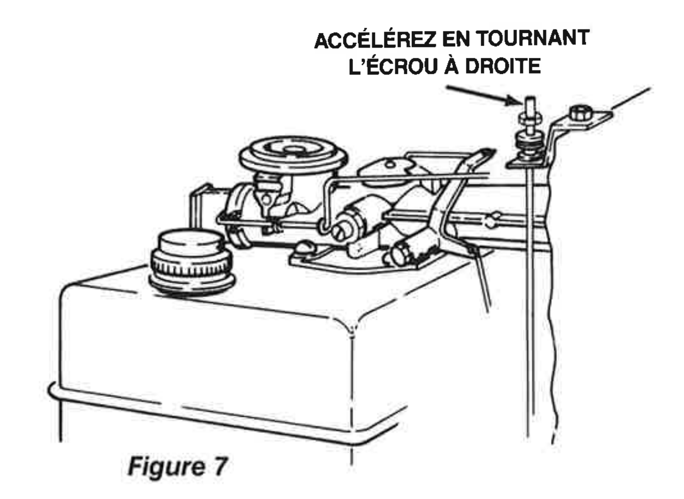


Figure 7

La vérification et le réglage de la vitesse à vide du moteur se fait sans le protecteur, comme suit:

1. Retirez la courroie et démarrez le moteur.

NOTE

C'est le seul cas où vous pouvez faire marcher le compresseur sans le protecteur de courroie en place.

3. Vérifiez la pression maximum que peut supporter l'outil pneumatique, selon le fabricant. La pression de sortie ne doit jamais dépasser le maximum qu'il indique.
4. Démarrez le moteur et attendez que la pression monte dans le réservoir.

Quand vous avez fini:

5. Arrêtez le moteur.
6. Fermez l'air, avec le robinet ou le régulateur.
7. Débranchez l'outil pneumatique.
8. Ouvrez le robinet ou le régulateur pour abaisser la pression dans le réservoir à 20 lb/po.ca. environ. Refermez le robinet ou le régulateur.
9. Purgez le réservoir de son eau.



L'HUMITIDÉ DE L'AIR SE CONDENSE DANS LE RÉSERVOIR. SI VOUS N'ENLEVEZ PAS CETTE EAU, ELLE CORRODERA ET AFFAIBLIRA LE RÉSERVOIR, QUI POURRA SE ROMPRE. PURGEZ LE RÉSERVOIR QUAND LA PRESSION DE L'AIR EST D'ENVIRON 20 LB/PO.CA.

NOTE

Si le robinet de purge est bouché, laissez tout l'air s'échapper. Dévissez le robinet, nettoyez-le et reposez-le.

10. Lorsqu'il n'y a plus du tout d'eau, fermez le robinet et rangez votre compresseur.

ENTRETIEN

AVERTISSEMENT

VOUS RISQUEZ D'ÊTRE BLESSÉ PAR SURPRISE, SI VOUS VOUS EXPOSEZ AUX EFFETS DE L'AIR COMPRIMÉ OU DE PIÈCES EN MOUVEMENT. PRENEZ TOUJOURS SOIN DE DÉBRANCHER LE FIL DE BOUGIE ET DE VIDER LE RÉSERVOIR D'AIR. NE FAITES PAS MARCHER LE COMPRESSEUR SANS SON PROTECTEUR DE COURROIE.

Refroidissement du compresseur

Quand le compresseur et le moteur sont propres, ils chauffent moins et durent plus longtemps. Enlevez les dépôts surtout sur les ailettes de refroidissement, avec une brosse ou une soufflette. Ne laissez pas de chiffons, cartons ou autres objets, à proximité du protecteur de courroie pour que l'air arrive aisément au ventilateur.

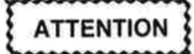
Filtre à air – Examen et remplacement

NOTE

Nettoyez régulièrement le filtre d'entrée d'air, qui doit toujours être en place.

Si le filtre ne peut pas être nettoyé, remplacez-le par un neuf. Sortez-le avec des pinces fines ou un tournevis. Accrochez le filtre neuf en le poussant.

Huile à compresseur – Vérification et vidange



Trop d'huile causera une détérioration prématurée. Ne dépassez pas le niveau.

Vérifiez chaque jour le niveau d'huile. Elle doit venir jusqu'au haut du trou de remplissage, et ne jamais baisser de plus de ⅜ po. (6 filets). Changez l'huile toutes les 100 heures de marche. Enlevez le bouchon de vidangee; recueillez l'huile usée dans un récipient. Revissez bien le bouchon avant de verser de l'huile neuve. Employez de préférence de l'huile Sears à compresseur n° 9-16426 ou, à defaut, de l'huile à moteur SAE 20-20W. (La capacité du carter est de 16 oz.) Par grand froid, regarnissez avec de la SAE 10-10W. Les huiles multigrades – (10W-30) forment de la calamine à des points a vitaux et sont donc à éviter.

Soupape de retenue – Examen et remplacement

Si elle laisse constamment l'air sortir du réservoir, déposez-la pour l'examiner et, éventuellement, la remplacer. Procédez comme suit:



N'ajoutez pas d'huile dans l'essence.

Rodage

Ouvrez le robinet à boule pour ne pas comprimer d'air dans le réservoir. Redressez le culbuteur pour ouvrir la soupape de décharge, voir fig. 4, et décompresser les hauts de cylindre. Au démarrage, il faut moins de 40 lb/po.ca. de pression dans le réservoir. Tirez à fond l'étrangleur, voir fig. 5, et écartez le coupe-circuit de la bougie.

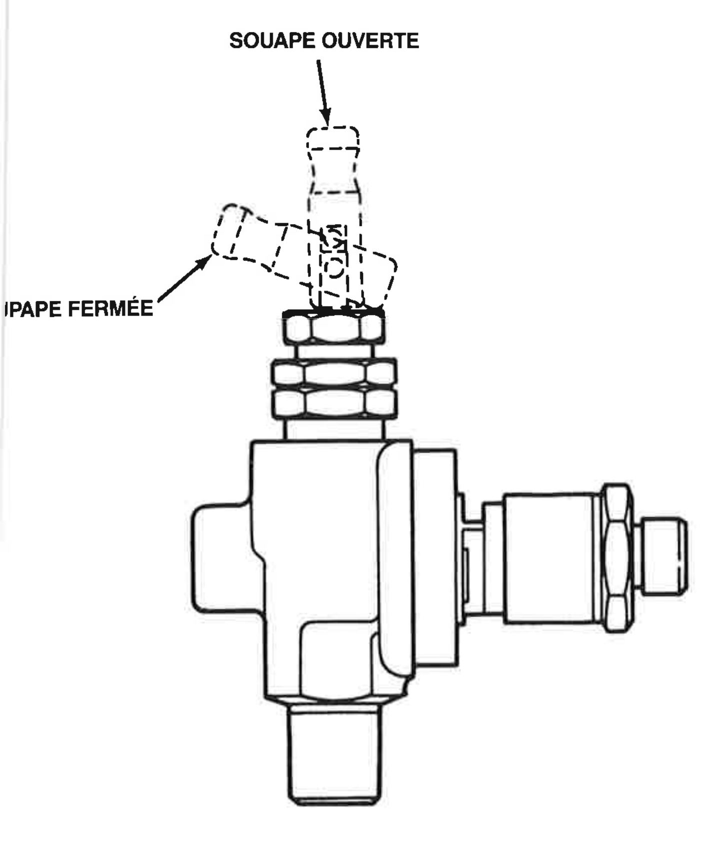


Figure 4

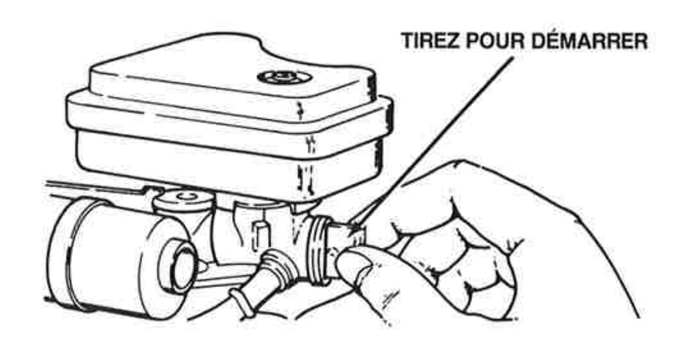


Figure 5

NOTE

Tirez moins l'étrangleur si le moteur est encore chaud.



Stabilisez la machine au démarrage pour qu'elle ne bascule pas, vu que le haut est lourd.

1. Tenez le mancheron de la main gauche et, de la droite, tirez vivement la poignée de lanceur pour vaincre la compression du moteur et éviter un rappel brusque. Si le moteur ne part pas, repoussez l'étrangleur des trois quarts de sa course et recommencez. Quand le moteur marche, enfoncez progressivement l'étrangleur.



Rodez le compresseur comme indiqué pour qu'il ne soit pas gravement endommagé.

2. Rodage. Laissez marcher le compresseur à vide (réservoir) pendant 30 minutes, pour asseoir les segments et lubrifier tout l'intérieur. Cette opération précède la mise en service.
3. Après le rodage, et avant d'utiliser le compresseur, fermez la soupape de décharge en mettant le culbuteur horizontal. Fermez le robinet à boule pour que la pression monte dans le réservoir.

UTILISATION

1. Branchez le tuyau d'air ou l'outil, avant de mettre le moteur en marche. Fermez le robinet à boule ou le pressostat. (Si vous n'avez pas de régulateur, n'employez pas d'outils faits pour une pression inférieure à 110 lb/po.ca.)
2. Branchez le tuyau souple et l'outil.

AVERTISSEMENT

UNE TROP FORTE PRESSION CRÉE UN RISQUE D'ÉCLATEMENT. À CHAQUE USAGE DU COMPRESSEUR, EFFECTUEZ LES OPÉRATIONS DE 3 À 10, EXACTEMENT COMME DÉCRITES.

Installation à poste fixe

AVERTISSEMENT

UNE FIXATION RIGIDE À UNE SURFACE SOLIDE POURRA CAUSER LA RUPTURE DU RÉSERVOIR, ET DE GRAVES BLESSURES OU DÉGATS. LE BOULONNAGE DOIT TOUJOURS ÊTRE FAIT À L'AIDE DE TAMPONS AMORTISSEURS.

Ce compresseur peut être monté en permanence sur un plateau de camion, par exemple. À cette fin, des tampons amortisseurs sont fournis avec.

1. Pour obtenir un refroidissement efficace du compresseur et éviter tout contact avec les parois du camion, il faut un espace libre de 8 po. avec les côtés. Marquez l'emplacement des trous des béquilles et percez des trous de 5/16 po. à travers le plateau du camion.
2. Placez les tampons amortisseurs comme montré fig. 2. Mettez une rondelle plate sous le plateau du camion et, dessous, une rondelle de blocage et un écrou.
3. Installez les béquilles du compresseur sur les goujons des tampons amortisseurs et mettez une rondelle de blocage et un écrou.

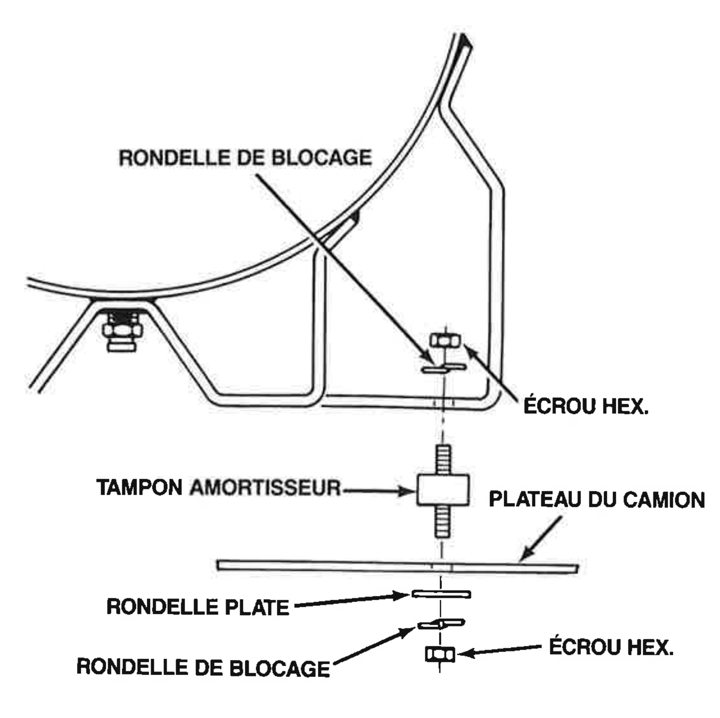


Figure 2

Huile de graissage et essence



Les compresseurs sont expédiés sans huile. Avant la mise en marche, il faut remplir d'huile le carter du compresseur et le carter du moteur.

Le compresseur étant horizontal, enlevez le bouchon d'huile et versez lentement de l'huile spéciale à compresseur, Sears 9-16426 ou de la SAE 20-20W SF, jusqu'au haut du trou. (Le niveau ne doit pas descendre de plus de 3/8 po. – 6 filets – à partir du bord.) L'huile s'écoulant lentement, s'il y a refoulement on pourra croire que le carter est plein (sa capacité est de 16 oz. ou 450 mL). L'hiver, prenez de l'huile SAE 10W (pas d'huile multigrade – 10W30 – car elle forme de la calamine, qui abaisse le rendement et la durée du compresseur). Revissez le bouchon d'huile.

Faites le plein d'huile du moteur, en vous arrêtant juste avant qu'elle déborde. Il faut une huile de bonne qualité, marquée "POUR SERVICE SC, SD, SE ou MS". Briggs & Stratton indique la viscosité SAE dans les INSTRUCTIONS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN. (La contenance du carter est de 20 oz.)

Pour plus de commodité, achetez une longue-vis de 1/4 po. × 2 1/2 po. long et un manchon de 1/4 × 1/4 po. pour faciliter la vidange de l'huile. Enlevez le bouchon de vidange, qui est du côté du réservoir à essence. Vissez à la place la longue-vis, puis le manchon et bouchon, voir fig. 3.

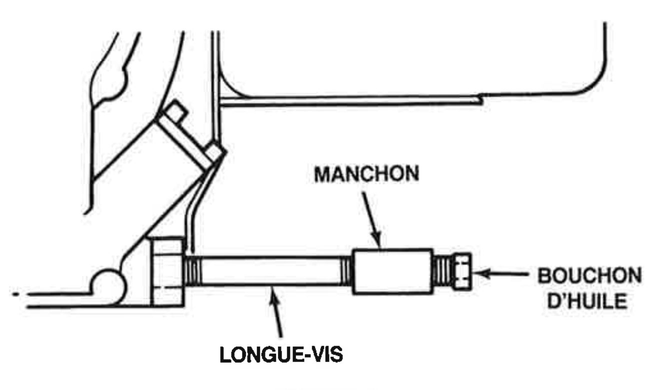


Figure 3

Ensuite, remplissez le réservoir d'essence ordinaire neuve, contenant peu ou pas de plomb.



LES VAPEURS D'ESSENCE SONT TRÈS INFLAMMABLES. FAITES LE PLEIN DEHORS OU, À DÉFAUT, DANS UN LOCAL BIEN AÉRÉ. ARRÊTEZ LE MOTEUR POUR AJOUTER DE L'ESSENCE OU VÉRIFIER LE NIVEAU. IL NE FAUT PAS GARDER, VERSER OU UTILISER DE L'ESSENCE À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME NUE.

le réservoir, la soupape de sûreté "sautera" peu après quand la compression atteindra la pression limite (établie en usine).

Commande des gaz: Seul le modèle en comporte une. Lorsque la pression maximum dans le réservoir est atteinte et que la soupape de décharge envoie l'excédent d'air à l'extérieur, elle repousse aussi le levier des gaz pour réduire la consommation. Le moteur tourne au ralenti jusqu'à ce que la soupape de décharge se referme pour que la pression dans le réservoir remonte.

Soupape de retenue: Tant le compresseur marche, la soupape de retenue laisse passer l'air comprimé vers le réservoir. Lorsque vous arrêtez le compresseur, la soupape de retenue se ferme et maintient la pression dans le réservoir.

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Outillage nécessaire

- un bidon d'huile à moteur (selon les instructions de BRIGGS & Stratton).
- une clé à douille ou à fourche de 9/16 pour poser les roues.
- une clé à fourche de 7/16 po. pour installer la rallonge de béquille en place.
- de la pâte à joint pour les raccords vissés.
- une clé à fourche de 1/4 po. pour le mancheron.
- une clé a fourche de 7/8 po., robinet à boule.
- un bidon d'huile à compresseur Sears de 16 oz.

Mancheron, rallonge de béquille et roues

AVERTISSEMENT

ROUES ET MANCHERONS NE DONNENT UNE PRISE NI UNE STABILITÉ SUFFISANTES POUR DÉPLACER CETTE MACHINE DANS UN ESCALIER. IL FAUT LA SOULEVER OU LA POUSSER SUR UNE RAMPE.

ATTENTION

N'essayez pas de soulever le compresseur par le réservoir à essence.

1. Glissez les bras du mancheron sous le socle de compresseur. Sur un côté, vissez dans le socle un vis d'arrêt pour tenir le mancheron.

ATTENTION

Cablez ou supportez convenablement le compresseur, quand vous installez les roues, car ce genre de machine peut basculer facilement.

2. Posez les pieds de caoutchouc sous la rallonge de béquille. Fixez la rallonge sous la béquille du réservoir avec une vis, une rondelle de blocage et un écrou, de chaque côté, que vous serrez suffisamment.
3. Posez les axes de roue dans les moyeux de roue, puis dans les trous *inférieurs* de la barre porte-roues. Vissez les écrous de blocage des axes de roue et serrez-les à fond.
4. Mettez un peu de pâte à joint en bout du robinet à boule avant de le visser sur la tubulure.

MISE EN PLACE ET RODAGE

Choix de l'emplacement

AVERTISSEMENT

LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT CONTIENNENT DU MONOXYDE DE CARBONE, INODORE, MAIS MORTEL. NE FAITES MARCHER UN MOTEUR À ESSENCE QUE DANS UN LOCAL BIEN AÉRÉ.

Placez le compresseur en un lieu propre, sec et aéré. Gardez le filtre d'entrée d'air du compresseur propre et dégagé, pour ne pas freiner le débit d'air. Éloignez le compresseur d'au moins 12 po. de toute surface pouvant gêner l'arrivée d'air au volant, dont les raies font office de ventilateur. Le bloc-cylindres et la culasse portent des ailettes de refroidissement. Si l'air est très humide, il est bon de l'assécher avec un filtre Sears. Suivez bien les instructions d'installation.

ACCESSOIRES POUR LES COMPRESSEURS D'AIR SEARS

Accessoires vendus dans le Catalogue d'outils et les grands magasins Sears.

- PISTOLETS
- SOUFFLETTES
- PISTOLETS À CALFATER
- PISTOLETS-LAVEURS
- PISTOLETS À SABLER
- PINCEAUX À AIR
- FILTRES DE CANALISATION D'AIR
- RACCORDS POUR PNEUS
- RÉSERVOIRS À PEINTURE
- RÉSERVOIRS À AIR
- RACCORDS DE GONFLAGE
- RACCORDS RAPIDES À TUYAUX (différentes tailles)
- VISCOSIMÈTRE
- RÉGULATEURS DE PRESSION D'AIR
- BRUMISEURS D'HUILE
- OUTILS PNEUMATIQUES:
  - Ponceuses
  - Perceuses
  - Clés à percussion
  - Marteaux
- TUYAUX SOUPLES:
  $1/4$", $5/16$" et $3/8$" D.I.
  en plusiers longueurs

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Votre compresseur est un modèle à 2 cylindres, à un seul étage de compression, entraîné par un moteur à essence et comportant un réservoir à air, un tuyau souple, des roues, un mancheron et des appareils de contrôle et de réglage; un raccord de gonflage et une brochure en supplément.

Vous pouvez utiliser des outils pneumatiques, ainsi que peindre, calfater, graisser, sabler, gonfler des pneus ou des jouets en plastique, pulvériser des désherbants, des insecticides, etc.

Les modèle n'ont pas de régulateur de pression. Vu qu'il est indispensable dans bien des cas, cet appareil est vendu dans la plupart des magasins Sears.

Le filtre à air détendeur, du Catalogue d'outils, est un régulateur de pression qui retient les poussières et l'humidité de l'air.

FONCTIONNEMENT DU COMPRESSEUR

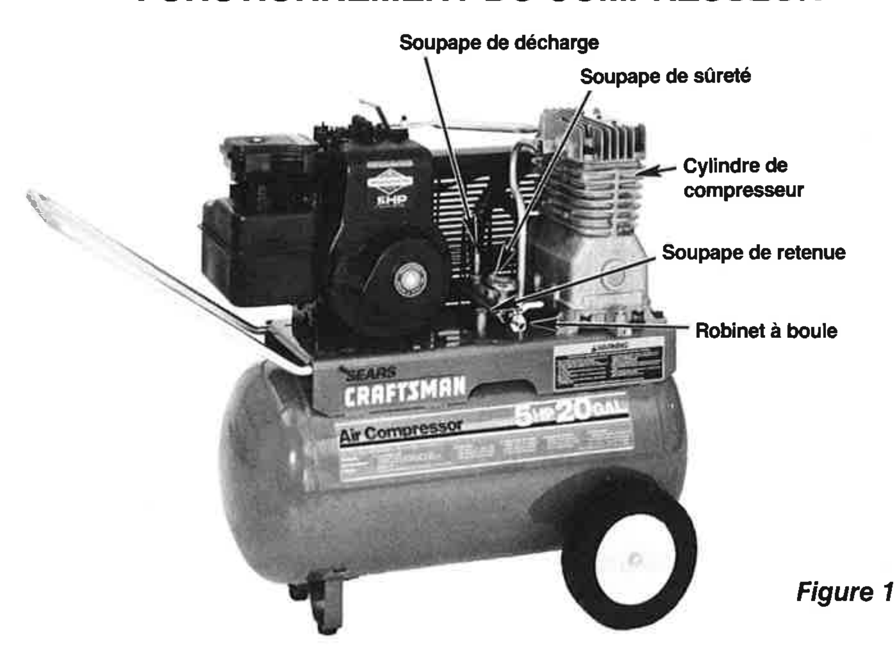


Figure 1

Compresseur d'air: Dans sa course descendante, le piston aspire de l'air filtré, qui entre dans le cylindre, la soupape d'admission est alors ouverte et la soupape d'échappement fermée. Quand la course ascendante commence, la soupape d'admission se ferme, le piston comprime l'air en montant et la soupape d'échappement s'ouvre. L'air traverse la soupape de retenue et entre dans le réservoir. Quand la pression dépasse celle voulue à la sortie, l'air comprimé est disponible.

Soupape de décharge: Le moteur à essence de ces compresseurs marche continuellement. Lorsque la pression maximum dans le réservoir est atteinte, la soupape de décharge dirige l'excédent d'air vers l'extérieur. Quand assez d'air est utilisé, la soupape de décharge se referme et le compresseur fait monter la pression dans le réservoir.

Soupape de sûrete: Si la soupape de décharge n'agit pas au voisinage de la pression maximum prévue pour

RISQUE	CE QUI PEUT ARRIVER	COMMENT L'ÉVITER
Vibrations	Si votre compresseur n'est pas bien fixé il vibrera. Un excès de vibrations pourra causer la rupture ou l'explosion du réservoir.	Ne jamais enlever la barre de renfort ni faire tourner le moteur plus vite. Vérifiez le serrage des des boulons du moteur et de la barre de renfort, et le collage de la bande de caoutchouc.
Régime trop rapide	N'essayez pas de faire tourner le moteur plus vite, vous accroissez le risque d'être blessé.	Respectez le régime récommandé pour le moteur. Ne touchez pas au régulateur de vitesse.
Carburant	Les vapeurs d'essence sont très inflammables et peuvent causer un incendie ou une explosion.	Faites le plein dehors ou dans un local bien aéré. Le moteur ne doit pas être chaud ni en marche; de même pour vérifier le niveau.
Silencieux	Si vous faites marcher le moteur sans silencieux (ou avec un silencieux endommagé), vous pourrez causer un incendie.	Remplacez le silencieux s'il n'est pas en bon état. Ne travaillez pas avec un compresseur dépourvu de silencieux. Ne modifiez pas l'échappement.

CARACTÉRISTIQUES

N° de modèle	**919.721650**
Puissance du moteur, en CV (hp)	5
Compresseur. Débit d'air à vide, en pi.cu./mn	15,3
Alésage	2,75
Course	2,0
Réservoir d'air – Galons am.	20 ASME
Soupape de décharge, fermeture, pression approx.	90
Soupape de décharge, ouverture, pression approx.	110
Débit d'air standard à 40 lb/po.ca.	12,0
Débit d'air standard à 90 lb/po.ca.	10,0

TERMINOLOGIE

PI.CU.ST/MN: Pieds cubes standardisés par minute.

LB/PO.CA: Livres par pouce carré; une unité de mesure de pression.

ASME: American Society of Mechanical Engineers. Récipients sous pression agréés.

U.L.: Underwriter Laboratories. Un échantillonnage de compresseurs, prélevés sur la chaîne de fabrication, ont été soumis aux U.L., qui les ont trouvés conformes tant pour la conception que le rendement. **PI.CU./MN:** Débit d'air en pieds cubes par minute.

Pression d'ouverture de la soupape de décharge: Le moteur à essence marche constamment. Lorsque la pression dans le réservoir atteint le maximum permis, la soupape de décharge s'ouvre et l'air débité par le compresseur s'échappe au lieu d'aller dans le réservoir. Ceci diminue la charge du moteur qui tourne presque à vide.

Pression de fermeture: Quand la pression dans le réservoir atteint le minimum permis, la soupape de décharge se ferme. La pression augmentera progressivement dans le réservoir jusqu'au maximum.

RISQUE	CE QUI PEUT ARRIVER	COMMENT L'ÉVITER
Air sous forte pression	Votre compresseur est destiné à actionner des outils ayant chacun une fonction particuliére. Dans certaines conditions, l'air peut projeter des grains ou des poussières susceptibles de causer des blessures ou des dégâts.	Ne pointez jamais un pistolet vers ou contre une personne. Portez toujours des lunettes de protection ou des verres de sécurité. Arrêtez toujours le compresseur et fermez la sortie d'air avant de brancher ou de débrancher un accessoire.
Solvants ne convenant pas	Le 1,1,1-trichlorethane et le chlorure de méthylène peuvent réagir chimiquement avec l'aluminum des pistolets et du compresseur, etc et exploser. Ils peuvent réagir aussi avec des composés de zinc, ronger des pièces et les affaiblir. Vous n'avez rien à craindre avec ce compresseur – mais voyez si c'est le cas pour vos accessoires.	Si le produit à pulvériser contient un des solvants indiqués à gauche, lisez l'étiquette (ou la documentation sur le produit), vous ne pouvez le pulvériser avec un outillage en aluminum ou ayant des pièces galvanisées. Si vous ne pouvez pas changer de solvant, il vous faut un outillage en acier inoxydable.
Électricité	Avec un compresseur entraîné par un moteur électrique. Les précautions à prendre sont les mêmes que pour n'importe qu'elle machine électrique, pour ne pas être électrocuté.	Débranchez toujours le cordon électrique avant de faire l'entretien ou une réparation. N'utilisez jamais le compresseur dehors, s'il pleut. Le courant et la prise doivent être conformes aux caractéristiques, ainsi que fusible ou disjoncteur.
Pièces en mouvement	En marche automatique, le moteur démarre et s'arrête tout seul. Si vous essayez de travailler sur le compresseur, vous courez un risque grave, car le moteur peut démarrer brusquement. Des pièces en mouvement pourront vous blesser ou happer vos vêtements.	Avant de faire n'importe quelle opération d'entretien ou de réparation, commencez toujours par débrancher le cordon électrique, puis chassez l'air du réservoir et des outils. Ne faites jamais marcher le compresseur sans le protecteur de courroie en place.
Vapeurs toxiques	Il est normal que l'air sortant du compresseur contienne des vapeurs toxiques ou irritantes, qu'il faut éviter de respirer.	Ne respirez jamais directement de l'qir qui est passé dans un compresseur.
	Certains produits à pulvériser (peinture, herbicide, insecticide ou sable) sont nuisibles aux voies respiratoires.	Avant de pulvériser de la peinture ou des produits notoirement nocifs, lisez attentivement le mode d'emploi. Un masque ou un appareil respiratoire évitent d'inhaler les fines gouttelettes en suspension dans l'air. . . mais il faut que le masque puisse fournir la protection cherchée.
	Le monoxyde de carbone, qui est dans les gaz d'échappement, est sans odeur, mais mortel. À faible dose, il peut avoir des effets graves.	Ne faites pas marcher ce compresseur dans un local fermé.
Réservoir d'air	Toute modification de votre compresseur d'air, dans le but de disposer d'une pression plus forte, pourra provoquer la rupture ou l'explosion du réservoir d'air.	Ne pas dérégler, enlever ou rendre inutiles, la soupape de sûreté ni le pressostat. Les pièces de remplacement devront être calibrées à la même pression de travail (pressure rating). N'installez jamais un moteur plus puissant que celui d'origine. Ne remplacez pas le moteur électrique par un moteur à essence. . . ce compresseur n'a pas été conçu pour fonctionner ainsi. Ne remplacez pas le cylindre par un autre d'une cylindrée différente. N'accroissez jamais la vitesse de déplacement des pistons.
	Si vous modifiez le réservoir, de quelque façon que ce soit, cela l'affaiblira; il pourra alors se rompre ou éclater.	Ne jamais percer un trou dans le réservoir d'air, y faire une soudure ou le modifier d'aucune façon. Un réservoir qui fuit doit être changé. Ne montez jamais un réservoir d'un modèle différent ou plus grand.

COMPRESSEUR D'AIR À GARANTIE TOTALE DE UN AN

Si votre compresseur tombe en panne, par suite d'un défaut de matière ou de fabrication, durant une période de un an comptée à partir de la date d'achat, retournez-le au plus proche centre d'entretien-réparation Sears, où que vous soyez au Canada, et Sears le réparera gratuitement.

La durée de la garantie sera ramenée quatre-vingt-dix jours, à partir de la date d'achat, si le compresseur est utilisé professionnellement ou loué.

Cette garantie vous donne des droits spécifiques et s'ajoute à la législation en vigueur dans votre province.

Sears Canada Inc., Toronto, Ont. M5B 2B8

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Ce manuel contient des renseignements importants, que vous devez connaître et bien comprendre. Ils ont trait à votre sécurité et à la prévention des défauts de fonctionnement. Pour en faciliter l'interprétation, nous utilisons les symboles ci-après. Lisez le manuel en apportant une attention particulière aux passages précédés d'un de ces symboles.

AVERTISSEMENT

MESURE DE SÉCURITÉ IMPORTANTE – RISQUES *POUVANT CAUSER* UNE BLESSURE GRAVE OU MORTELLE.

ATTENTION

Recommandation pour ne pas endommager le matériel.

NOTE

Invitation à apporter une attention particulière sur un point.

AVERTISSEMENT

PRÉCAUTIONS À OBSERVER CONSTAMMENT.

RISQUE	CE QUI PEUT ARRIVER	COMMENT L'ÉVITER
Pièces chaudes	La culasse et les tubes deviennent très chauds, pendant la marche, et peuvent causer de graves brûlures.	Ne touchez jamais le compresseur, la tubulure ni le moteur, en fonctionnement ni peu de temps après.
Vapeurs d'essence ou de solvants	À chaque démarrage ou arrêt, il y a des étincelles au moteur et au pressostat, d'où un danger d'explosion ou d'incendie en présence de vapeurs inflammables.	Ne faites marcher un compresseur que dans un endroit bien ventilé, où il n'y a pas de vapeurs d'essence ou de solvants dans l'air.

TABLE DES MATIÈRES

SEARS

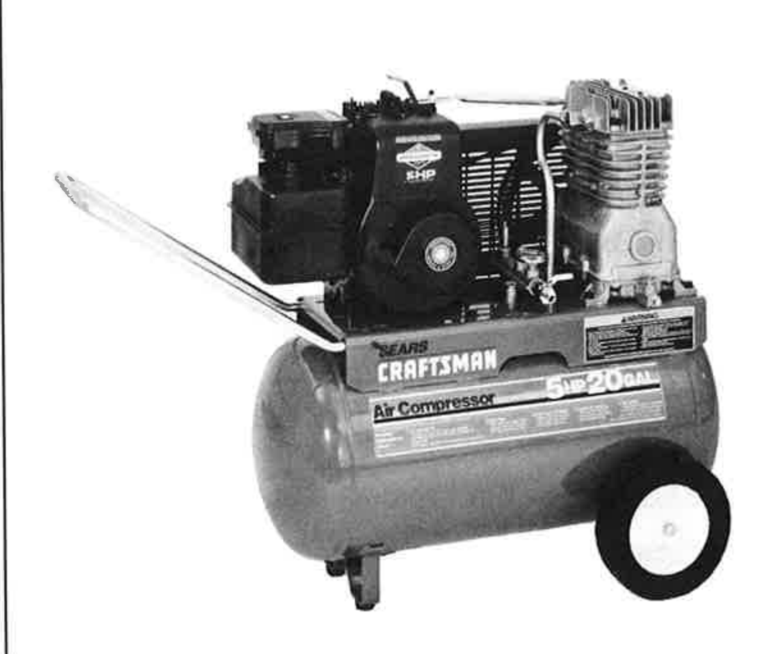
MANUEL D'INSTRUCTIONS

Nº DE STOCK
09 72165

Nº DE MODÈLE
919.721650

IMPORTANT:

Lisez attentivement les consignes de sécurité et toutes les instructions, avant la mise en marche.



COMPRESSEUR D'AIR CRAFTSMAN À MOTEUR À ESSENCE

ASSEMBLAGE
UTILISATION
ENTRETIEN
PIÈCES DE RECHANGE

Veuillez marquer ci-dessous:

(1) Le numéro de modèle, qui est sur l'étiquette sur le devant du réservoir.
(2) Le numéro de code, qui est sur l'autocollant à l'arrière du réservoir.
(3) Le numéro du fabricant, (compresseurs certifiés ASME seulement) qui est sur la plaque signalétique soudée au dos du réservoir d'air. (Plaque de même couleur que que le réservoir.)
(4) Le nom du fabricant du moteur, marqué sur le devant du moteur.
(5) Le numéro de modèle du moteur, poinçonné sur le dessus du moteur.
(6) Le type de moteur, également poinçonné sur le dessus du moteur.

Ces numéros pourront vous être utiles plus tard.

Nº de modèle ______________________

Nº de code ______________________

Nº du fab. ______________________

Nom fab. moteur ______________________

Modèle de moteur ______________________

Type de moteur ______________________

Sears Canada Inc., Toronto, Ont. M5B 2B8

SI-30-01-8 3/86